

Monografia do Curso de Especialização Latu Sensu em Sociologia

Urbana – UERJ

Turma 2008

Orientador: Prof. Antonio Edmilson Martins Rodrigues

Aluna: Laura Burocco

**Do Porto Maravilha As Olimpíadas 2016:
Análise do olhar ao Porto do Rio de Janeiro**

Introdução

Capitulo I – Historia da Região Portuária

- o Plano Lauro Muller e Pereira Passos
- o Plano Agache

Capitulo II - Apresentação das Propostas do Projeto Porto Maravilha

- Características da região portuária
- Fase I / financiamento inteiramente Municipal
- Fase II / financiamento consorciado Município/Privados

Capitulo III - Apresentação das Propostas do Projeto Porto Olímpico

- Plano de Legado Urbano e Ambiental – Rio 2016
- Porto Olímpico

Capitulo IV – Análise das propostas direcionadas a região portuária

- A voz aos moradores
- A voz aos estudiosos

Bibliografia

Introdução

Os meus estudos sobre a área portuária da cidade do Rio de Janeiro foram movidos por um interesse e uma preocupação puramente pessoal. Sim, devo assumir que sou um potencial representante daquele sujeito ameaçador que é a classe media interessada a se mover pelo centro da Cidade! E é neste intuito que comecei estudar o que realmente é esta área que desde sempre, da minha chegada ao Rio (pior de tudo além de ser classe media sou também gringa!), exercita um grande fascino sobre de mim.

Primariamente percebi, talvez erroneamente que, até as pessoas que por diferente razões (estudo, trabalho, etc) estão mais próximas da área portuária tem um conhecimento limitado do local, a não ser que sejam moradores de lá. Exista talvez uma visão teórica (tem muitos textos para ler) mas raramente acompanhada da uma apropriação daquele espaço como pode acontecer com outros bairros da cidade que também não sendo lugares de moradia são mais sujeitos a receber um fluxo mais heterogêneo de pessoas de passagem. Assim, na procura de um lar, comecei a flunar na área e acabou que me apaixonei sempre mais por ela e assim como “quem ama cuida” comecei me preocupar do que iriam fazer com ela sabendo que pessoalmente pouco poderia fazer para impedir as coisas acontecer (o progresso chegar!), mas pelo menos para tentar ter consciência do que será e compartilhar estas descobertas.

E aqui começou o difícil. Apesar de ter bastante material sobre o passado da área tem pouco material disponível sobre o futuro do Porto e as propostas destinadas à área. Temos um grande chapéu chamado de Porto Maravilha ao qual se acrescentou agora o chamado Porto Olímpico, mas deste ultimo, por exemplo, se ouvi falar quase apenas na semana da visita do Comitê Olímpico Internacional – COI para depois praticamente sumir da imprensa. Aparece sempre mais claro como não existe um único Projeto Porto Maravilha, mas uma serie de intervenções previstas dentro de uma ação nomeada Porto Maravilha. Assim fica muito complicado obter informações além de uma serie di slides colocados nos sites da Secretaria de Habitação, do Instituto Pereira Passos, da Secretara de Urbanismo e uma serie de bonitos e impressionantes vídeos in You Tube mas não temos nada, ou pouco, que além da fachada do projeto nos leve algum detalhe mais técnico. Pode se deduzir como as propostas chegam prontas sem permitir, nem considerar, a participação da sociedade civil, dos cidadãos cariocas e ainda pior dos seres humanos que moram na área, mas que pertencendo as classes menos abastecidas, parecem poder - segundo o raciocínio da Prefeitura do Rio - ser legitimamente deixados

viver em um estado de insegurança, stress e medo de ser removidos. Estado de animo do qual a Prefeitura ainda mais maquiavelicamente se aproveita para aplicar as próprias políticas autárquicas típicas da gerencia de um Prefeito/Empresário que usa a cidade como uma mercadoria para alcançar os próprios fins econômicos¹.

Outra dificuldade que tive na elaboração deste texto, foi com a impressionante rapidez das mudanças destas propostas unilaterais. Por exemplo, ao longo do desenvolvimento deste trabalho que foi aproximativamente de três meses, o destino da reurbanização do Pier Mauá de área de lazer agora se mudou para sede do Museu do Amanhã antes previsto nos galpões 5 e 6 dos Armazéns.

Tal vez será que devo me assumir como uma provável anti modernista, o que não significa que seja conservadora, mas não gostaria ver o porto mudado completamente para se tornar um outro Ipanema com um ar um pouco mais histórico colonial. O que gostaria seria ver aquele território cuidado e não revitalizado, até porque me parece já estar muito vivo, apenas trata-se talvez de estender esta vitalidade também a outros horários, impulsionar uma heterogeneidade social² que torne o bairro como outros da cidade uma opção de passagem para todos os cidadãos cariocas.

Trata-se de valorizar o que por mim é a parte mais interessante da cidade do Rio de Janeiro, o pouco que sobra do seu patrimônio histórico, cultural e o mais importante, o seu povo que ainda não está homologado dentro dos padrões impostos pela globalização. Se de um lado não tem como não assumir o estado de abandono e de degrado desta área do outro me pergunto se a única alternativa que nos temos é aquela proposta e aplicada na Lapa, aonde tudo se tornou igual? Onde passando um mês se fechou um antigo botequim para abrir um novo bar que parece levar junto num mesmo pacote mesas, cadeiras, luminárias, cardápio e pior que tudo pessoas?

Entendo que dizer isso por parte de alguém que vem de Roma possa aparecer suspeito, mas utopicamente espero que daqui a dez anos a Barão de São Feliz mantenha ainda os seus restaurantes populares, que se garanta uma infra-estrutura do mesmo nível do

1 *Pátria, Empresa e Mercadoria*, Carlos B. Vainer - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – IPPUR. Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ

2 Trata-se neste caso de um intervenção volta mais a requalificação e reabilitação da área ouseja uma ação que preserva o ambiente construído existente e, dessa forma, também os usos da população moradora. Faz-se a reforma necessária na infraestrutura existente para adaptá-la às novas necessidades e procura-se não descaracterizar o ambiente construído herdado.

Leblon, e um mesmo nível de segurança também, que se encontre uma forma de garantir moradia digna para as muitas pessoas que lá moram e que são a força trabalho desta cidade, detalhe este que parece muitas vezes esquecido ou não justamente valorizado, e que estas pessoas possam ser minhas vizinhas e eu vizinha delas.

Capítulo I – História da região Portuária

O centro da cidade do Rio de Janeiro foi fixado pela primeira vez em 1555 para os franceses numa pequena baía (aonde atualmente se encontra o bairro da Urca) e foi transferido em 1567 para o Morro de São Januário, depois nomeado do Castelo, de onde rapidamente se expandiu para os morros próximos dando início a ocupação da área do Porto que em meados do século XVIII já representava o centro dos comércios e da economia da colônia sendo porta de entrada de todas as novidades que chegassem da Europa. Foi só a partir do 1800, com a chegada da Família Real, que os tradicionais limites definidos pelos quatro morros (de São Bento, Conceição, Santo Amaro e Castelo) começaram se ampliar em razão do crescimento da população e da procura, por parte da nobreza, de lugares afastados longes do insalubre adensamento do centro.

O final do século XIX configura o início de um processo de modificação do espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro: a abolição da escravidão vem definindo gradativamente uma pirâmide social dividida por classes que influenciou a fisionomia da cidade. Latifundiários ocupavam áreas recém formadas longe do centro à beira mar, a pequena burguesia ocupava bairros periféricos principalmente nos eixos das ferrovias e os imigrantes pobres ou ex-escravos agregavam-se próximos dos mercados do trabalho, principalmente nas áreas centrais correspondentes aquela que agora chamamos de centro e região portuária. É aqui que na última década do 1800 surge o Morro da Providência e aonde começam se multiplicar os cortiços e as vilas operárias. Da mesma forma registrou-se uma forte expansão demográfica, devida ao crescimento industrial, aumento da riqueza, intensificações das políticas de migrações, todos elementos que contribuíram a criar novas formas de relacionamentos sociais e novos hábitos voltados a impulsionar a civilização brasileira. Neste intuito foi atribuída ao poder público legitimidade nas suas funções civilizatórias direcionadas prioritariamente as classes populares que estavam ocupando (e sujando) o centro da cidade. De lá as ações voltadas à higiene pública, à expulsão dos pobres do centro além das intervenções que tinham como objetivo o veto de hábitos considerados primitivos e o esforço em introduzir novos hábitos civilizados importados das modas européias³.

3 Pode ser constatar a similaridade deste tipo de antigas intervenções com as atuais aplicadas pelo Poder Público que através do Choque de Ordem visa reorganizar e limpar a cidade dos atores informais que aparecem como elementos de distúrbio e de atraso ao alcance do desenvolvimento econômico no modelo Ocidental. Mudou-se no século XXI do modelo Europeu para o Norte Americano.

Plano Lauro Muller e Pereira Passos

É nesta situação que se encontra a cidade do Rio de Janeiro no começo do século XX, situação que evidencia como a estrutura urbana colonial não se adaptava ao movimento de expansão mercantil que segundo o novo prefeito Pereira Passos, eleito no 1903, deveria levar a cidade (e o Brasil de forma indireta) à modernidade e que portanto justificou o início do “*bota abaixo*” pelo qual a cidade passou nos 3 anos do mandato do Prefeito e as intervenções diretamente revoltas à área portuária, chefiadas pelo Governo Federal através do Lauro Muller⁴.

Em 1903 o então Presidente da República Rodrigues Alves encaminha dois tipo de projetos de intervenção urbana para a cidade do Rio. O primeiro, de ordem Municipal, com a nomina do Pereira Passos ao título de Prefeito, revolta a uma melhoria da imagem da cidade em função da sanidade e da economia da capital finalizado a reforçar a imigração estrangeira. O segundo, de ordem Federal, através do seu ministro de Viação e Obras Publica Lauro Muller, voltado à modernização do Porto do Rio de Janeiro e à reestruturação urbana da região portuária ao fim de melhorar a distribuição das mercadorias do porto pela cidade e a economia de importação e exportação.

Os interesses que estavam a base destas intervenções coordenadas pelo Lauro Muller na área portuária e no mesmo porto estão estritamente ligadas a questões de tipo financeiro e técnico. A Constituição Republicana atribuía aos Estados as entradas arrecadadas através dos impostos sobre as suas exportações e à União aquelas derivadas dos impostos sobre as importações. Como na época o Rio representava o maior pólo de consumo de produtos importados as intervenções que pudessem facilitar esta arrecadação tornavam-se fundamentais na economia do Governo Federal. Além disso, melhorar as condições do trabalho no porto se tornava fundamental para resgatar a imagem da cidade e ampliar a captação de mão de obra estrangeira necessária depois da abolição da escravidão.

O processo previa a construção de um cais que partindo do arsenal da marinha estende-se por 3500 metros de comprimento. Dentro desta área a região portuária foi aterrada e retificada dando vida a uma serie de ruas retas e simétricas que, expressando o conceito de eficiência e produtividade, tinha que remendar à idéia do progresso que se visava

4 A intervenção do Lauro Muller ligada à área portuaria evidencia como a geração da economia exportadora que se vincula à economia internacional esta estritamente ligada ao porto.

alcançar. Completava a obra do porto a abertura da Avenida do Cais (atual Av. Rodrigues Alves), da Avenida do Mangue (atual rua Francisco Bicalho) e da Avenida Central (atual avenida Rio Branco) concebida como uma obra de menor importância comparada à do porto e finalizada principalmente a satisfazer a exigência de ter uma grande via para distribuir os produtos que chegariam ao porto isolado do centro comercial pela presença do Morro da Conceição, do Livramento, da Providência e da Saúde. Embora esta obra de abertura da Avenida Central tenha sido apresentada como o resultado da vontade civilizatória das intervenções da Prefeitura a Avenida parece no entanto representar mais um símbolo do progresso material brasileiro na forma que proporcionava um aumento da distribuição dos bens importados da Europa e para o feito de se apresentar como um prolongamento do porto, representação máxima deste progresso.

Assim podemos definir os dois tipos de intervenções previstas na cidade: se aquelas dirigidas pelo Muller foram de ordem técnico/econômico aquelas do Pereira Passos foram de ordem cultural/modernizante. Além de intervir na funcionalidade do porto tornava-se necessário um grande plano de reforma capaz de modernizar (pode se ler como civilizar) a nova cidade que queria se oferecer para quem chegasse de fora seja em busca de trabalho seja em busca de negócios. Em linha com esta intenção entre 1903 e 1906 - o tempo do mandato do Prefeito Passos - a cidade passa por um momento de aburguesamento e de afastamento das camadas populares do centro da cidade.

O Projeto, chamado de *Embelezamento e Saneamento da Cidade* foi aprovado no mês de setembro do 1903 e permitiu que, em três anos, fossem arrasadas áreas inteiras da cidade afastando a população marginal que morava em cortiços e casas de cômodo na região central. Esta obra tinha fundamento nas exigências de saneamento básico e de higienização (além que de civilização dos hábitos morais) pelas quais a cidade precisava passar para poder se alinhar as outras cidades modernas do mundo (Paris, Buenos Aires, Londres, Nova York entre as outras). Foi abolida da cidade tudo que fosse contra a ordem sanitária, para isto foram afastados os animais que tinham livre trânsito pelo centro e a população teve que mudar de hábitos, até os tradicionais quiosques foram considerados nefastos devido à sujeira que traziam.

Dentro do projeto foram previstas obras que mudaram o sistema viário da cidade através cinco linhas de intervenção: a primeira visava a diminuir o movimento entre os bairros

do centro e a zona sul; o segundo tentava interligar o litoral da região central aos bairros da zona oeste; o terceiro ligava o litoral da região central aos bairros da zona norte desafogando o trânsito na zona central; o quarto ligava a região portuária ao centro da cidade; a quinta ligava os bairros da zona sul aos da zona oeste.

A obra mais significativa na primeira linha de intervenção (centro/porto – zona sul) foi a abertura da Avenida Central (atual Rio Branco) pelas qual cerca de 600 prédios foram demolidos e que por isso ficou conhecida como “*bota abaixo*”. A Avenida se apresentava como o modelo da avenida moderna tornando-se rapidamente o centro financeiro da cidade com o fim de exercer sobre as ruas do centro uma influência modernista que iria aos poucos se espalhando na cidade toda. Seu projeto era mais do que uma reforma urbana, era um projeto de vida moderna.

Importantes foram também outras intervenções em outras áreas da cidade, entre elas a construção da Avenida Atlântica em Copacabana, que foi possível graças à abertura do Túnel Velho; o surgimento da Praça da Cruz Vermelha obra que atingiu o Largo da Carioca com a distribuição do transporte de bonde; a reconstrução do Mercado Municipal da Praça Quinze de Novembro que foi demolido com a abertura da Perimetral; a ampliação do Paço Municipal no Campo de Santana e o embelezamento de vários jardins na cidade e especialmente o início da obra de construção do Teatro Municipal do Rio de Janeiro.

A diferença da intervenção urbana federal concebida para um funcionalismo econômico e portanto destinada a se concentrar na parte da cidade (a área do porto) que satisfaz os interesses prioritariamente definidos (a circulação das mercês), aquela da prefeitura tem um olhar a cidade como um todo, em uma função integrativa e culturalista (aonde por culturalista se entende modernista)⁵.

Na tentativa de impor civilização aos habitantes da cidade o Projeto criou uma legislação que impôs uma série de proibições: a venda de bilhetes de loteria nas ruas da cidade, a venda de miúdos de reses em tabuleiros, a ordenha de vacas leiteiras nas ruas à

5 “A diferença da reforma urbana federal que tomava para si a idéia de progresso enquanto desenvolvimento material com valor maior a ser atingido, a intervenção urbana promovida por Pereira Passos tinha como valor maior a idéia de construção de uma civilização nos trópicos, um valor que fora exaltado como primordial durante o Segundo Reinado e que perdera a primazia para a idéia de progresso material durante a primeira década republicana” (Azevedo 2003)

porta do freguês, a criação de porcos no perímetro urbano, a venda de carnes expostas nas portas dos açougues em condições anti-higiênicas e a mendicância nas ruas. Criou o serviço de apreensão de cães vadios nas ruas e tornou obrigatória a pintura das fachadas dos prédios visíveis dos logradouros. Todas estas intervenções e proibições acabaram mudando as praticas urbanas da cidade mas pior, gerando a expulsão da população do centro - na época era densamente povoada - para a periferia, e conseqüência do feito de não ter um projeto de habitação para esta população, muitas vezes elas foram formar as favelas cariocas⁶.

Plano Agache

Depois de um inicio século caracterizados por grandes intervenções urbanas, até 1922 pouco mudou da configuração da cidade quando, em ocasião do centenário da independência, foi organizada uma grande exposição internacional que tinha como objetivo ser uma espécie de vitrine para exhibir os avanços do país do ponto de vista industrial, econômico e social e afirmar a identidade nacional. Este evento acabou proporcionando uma série de transformações no espaço urbano e principalmente o arrasamento do Morro do Castelo em pleno centro - justificado por razões higiênico sanitárias. Tal intervenção acabou chamando a atenção aos problemas urbanos da cidade, ligados aos interesses econômicos e financeiros do mercado imobiliário e do setor dos serviços que estavam se tornando sempre maiores e que receberam desta forma uma enorme superfície edificável e disponível para os próprios negócios exatamente no centro comercial e financeiro da cidade⁷. Embora com Pereira Passos e Lauro Muller o Rio tivesse passado por uma grande e valiosa reforma a cidade precisava de um Plano *“capaz de entender a extensão dos novos desafios colocados pelo crescimento urbano – humano e econômico – ou de medir o impacto e o alcance de suas próprias iniciativas ou indecisões.”*⁸

6 Extremamente interessante ver como a distancia de um seculo a situação continua muito parecida. Se no começo do seculo XX encontra-se a vontade modernizar (Pereira Passos) e de abrir a cidade aos negocios (Muller) agora no começo do seculo XXI estamos assistindo as duas vontades reunidas numa unica pessoa (Paes). Da mesma forma o problema da questão de moradia das classes populares é algo que caracteriza o inicio dos dois seculos e encontra por parte do Poder Public a mesma resposta: falta de politicas publicas voltadas a habitação de interesse social e politica de remoção dos pobres . O que se diferencia é o tipo de resposta que as classes populares dão ao problema: se no começo do seculo XX assistimos a criação das favelas cariocas ao redor do centro, no começo do seculo XXI estamos assistindo ao fenomeno das ocupações de predios vazios no centro(ou invasões como a empresa normalmente define este tipo de fenomeno)

7 Situação parecida aquela atual sobre o uso dos terrenos do porto. Uma área da cidade caracterizada pelo ocio do seu utilizo e que esta sendo colocada a venda do mercado immobilier e empresarial através das Cepacs. Se veja nota 17

8 *Pensando a metrópole moderna: os planos Agache e Le Corbusier para o Rio de Janeiro.* Margareth

“A expunção da função balneária, a cessão da cidade em Norte e Sul, o aguçamento de suas simetrias, os problemas habitacionais e a aparição das primeiras favelas, a pressão imobiliária na área central, a necessidade de implantar um sistema de transporte de massa, forma temas que começaram a preocupar alguns técnicos brasileiros”⁹ ao mesmo tempo em que na Europa, com o final da primeira guerra mundial (1914/18), começava surgir uma nova figura profissional: o urbanista, um profissional encarregado de reconstruir as cidades destruídas através da formação de planos que promovessem a remodelação e previssem a expansão das cidades renascentes das ruínas.

Assim, na hora que começaram as polemicas e os conflitos sobre a nova área central do Castelo - durante a gestão de Alair Prata foi emanado o Decreto 2087/1925 sob o título “Regulamento para construções, acréscimos e modificações de prédios no Distrito Federal” que foi o primeiro decreto que tinha como finalidade “regulamentar o uso do solo local, quando se observa o zoneamento em relação às condições para obtenção das licenças”¹⁰ - a cidade aparecia dividida em quatro zonas: central, urbana, suburbana e rural. Precisava agora ter um plano de intervenções por cada zona e quando a comissão de técnicos entrou num empasse depois de uma longa polemica sobre a escolha entre um técnico nacional ou internacional acabou que Prado Junior convidou Alfred Agache para ter uma serie de palestras sobre urbanismo mas na verdade querendo indicar o técnico francês para dar uma solução para a área vazia do Castelo. Acabou que a estratégia do Prefeito funcionou e a solicitação da Prefeitura foi aceita assim Agache pode começar no 1927 trabalhar no plano da cidade que se tornou um dos mais minuciosos e completos estudos do Rio de Janeiro, ainda referencia pelos planos atuais. Muitas criticas podem ser revoltas ao excessivo esquematismo, à rigidez que introduz no zoneamento o que leva a uma certa segregação social, à visão do espaço urbano como regulado apenas pela circulação mecânica (principalmente ferroviária) mas o plano não deixa de ser ainda um modelo metodológico porem de tipo extremamente técnico.

Em tudo Agache passa três anos realizando levantamentos e promovendo observações

da Silva Pereira

9 Idem.

10 *Desenvolvimento urbano da cidade do Rio de Janeiro: uma visão através da legislação reguladora da época 1925/1975*. Oliveira, L.G., Rio de Janeiro, UFRJ/COOPE, 1978 (Dissertação de Mestrado)

utilizando instrumentos absolutamente novos pela época no Brasil além de pedir a colaboração dos profissionais nacionais que ofereceram “63 trabalhos, livros, relatórios e revistas sobre todos os assuntos da obra, dezenas de cartas, mapas, fotografias e mais que 30 plantas, projetos e desenhos diversos. Foram igualmente consultados e analisados os cinco projetos anteriores”¹¹ e foi por causa de um destes projetos, o plano de urbanização de Cortez e Bhruns para a esplanada do Castelo, que Agache quando foi apresentar o projeto à Prefeitura começou ter problemas sendo acusado de plágio por Cortez. A situação andou piorando em 1929 quando as obras de urbanização da cidade iniciaram sem ter uma apresentação oficial do Plano o que criou um forte descontento entre os arquitetos e profissionais até que, em junho do 1930, durante o IV Congresso Internacional de Arquitetura realizado no Rio de Janeiro, Agache foi forçado apresentar oficialmente a maquete da cidade reformulada (mas não o Plano) que foi fortemente criticada por vários arquitetos que chamaram o projeto de “Urbanismo Cenográfico”. A partir disso o Legislativo começou cobrar o Plano, assim como o Conselho Municipal, mas Agache resolveu voltar a Franca no 1930 sem entregar-lo.

11 *A trajetória de Alfred Donat Agache no Brasil*, Lucia Silva, mestre em planejamento urbano pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal de Rio de Janeiro

Capítulo II.

Apresentação das Propostas do Projeto Porto Maravilha

O Projeto Porto Maravilha atinge uma área muito extensa da cidade que inclui os três bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, um pedaço do São Cristóvão, um pedaço da Cidade Nova e do próprio Centro. A decisão de colocar uma área o mais ampla possível atende a intenção de acelerar o projeto de revitalização do Centro da Cidade já começado com a revitalização do bairro da Lapa¹² ao fim de trazer moradia e também atividade comercial para essa região.

A região cobre uma superfície de 5 milhões de metros quadrados, com 22 mil habitantes e registra um dos piores Índice de Desenvolvimento Humano IDH da Cidade ocupando o 24º lugar entre as 32 regiões administrativas, sofrendo não só pelas condições precárias de habitação das pessoas que nesta área moram mas também pela falta de perspectivas de emprego e de atividade comercial condição esta que se reflete em um completo esvaziamento do local.

No entanto, apesar dessa situação de esvaziamento, é uma área muito bem localizada que está entre os dois aeroportos (11 km do Aeroporto Internacional Tom Jobim, 2km do Aeroporto Santos Dumont) muito próxima da Rodoviária Novo Rio, da Central do Brasil, do terminal de ônibus atrás da Praça XV e do terminal marítimo de passageiros nas Docas, que representa hoje uma porta de entrada importante do turismo do Rio de Janeiro e que, pelas tendências atuais, será sempre mais valorizado. Além disso a proposta do projeto do Trem de Alta Velocidade- TAV uma parceria do Governo Federal com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES que interligaria o Rio de Janeiro à cidade de São Paulo terá como efeito o fortalecimento dos laços econômicos entre as duas cidades e a valorização sempre maior do potencial comercial da região que esta já começando registrar um aumento da demanda por escritórios e espaços empresariais que poderia ser satisfeitos facilmente pensando num uso mais intensivo e comercial da região do Porto entesa como uma extensão do Centro.

12 Lapa Legal é o nome do Projeto implantado no bairro da Lapa que quer brincar sobre o duplo sentido de legalização (fiscalização) e de agradável (ordenado) que são um binômio que esta caracterizando estes tipo de intervenções embelezantes da cidade por parte da Prefeitura

http://noticiasultura.rio.rj.gov.br/principal.cfm?sqncl_categoria=23&nivel_categoria=1

Neste sentido a região já tem um potencial econômico interessante sendo sede de importantes empresas como a Moinho Fluminense, a própria Companhia Ocas, Lojas Americanas, Xerox, Light e de instituições relevantes como o Instituto Nacional de Tecnologia – INT que aprovou recentemente um projeto de requalificação das suas instalações e de construção de um novo laboratório de tecnologia que criaria oportunidades de emprego e renda na região, o Banco Central que segundo um projeto já aprovado vá unificar todos os departamentos do Banco num único prédio que será chamado *Green Bilden* localizado ao lado da Cidade do Samba e o Instituto Nacional da Propriedade Industrial – INPI. Além disso, nas proximidades da área, na região do Caju, se encontram os três operadores do porto Multiterminais, Libra e Triunfo, que hoje têm operações sempre mais importantes na região remarcando a sempre mais crescente necessidade de convivência entre a atividade portuária e o processo de requalificação urbana para a Cidade do Rio de Janeiro e para sua economia¹³.

A partir destes elementos e com a combinação de alguns fatores (principalmente a escolha do Brasil para sediar a próxima Copa 2014 e no específico da Cidade do Rio de Janeiro para as Olimpíadas 2016) a Prefeitura do Rio de Janeiro retomou um antigo assunto e aproveitando dos curtos prazos destes grandes eventos priorizou e acelerou a definição de uma proposta que pudesse devolver aquele bairro de volta para a população (qual?), para os moradores (todos?), para o Rio de Janeiro (na sua totalidade?). O objetivo declarado do Projeto é a revitalização completa da região, melhorando a qualidade de vida dos moradores (atuais e futuros?), criando condições de empregos, atividade comerciais, turísticas e de entretenimento que possam incentivar a ocupação de volta daquela região esvaziada e abandonada por causa do degrado e da precariedade da mesma.

As áreas de intervenções podem ser resumidas em quatro itens principais:

- 1) Infra estrutura;
- 2) Habitação;
- 3) Cultura/entretenimento/turismo;
- 4) Comercio/industria.

13 Para ter uma idéia dos benefícios que serão proporcionados à cidade, a estimativa é de gerar até R\$ 200 milhões por ano a partir de 2014 através da arrecadação - IPTU e ISS – para o município dentro desta ocupação comercial e residencial da área.

A proposta do Projeto Porto Maravilha não representa algo de novidade, pela maior parte é fruto do reaproveitamento dos projetos e das reflexões que vem sendo discutidas a cerca de trinta anos sobre a questão do porto¹⁴ e esta se torna a justificacão que a Prefeitura e as Secretarias de Urbanismo e de Habitacão estão dando à urgência e à rapidez com que estão sendo apresentadas e aprovadas as propostas previstas no Projeto e que registram, pelo outro lado, forte critica ao déficit de informacão e de divulgacão do conteúdo mesmo da proposta.

Na redacão deste trabalho tive dificuldades em achar material que apresentasse de forma descritiva, de fácil entendimento e de fácil repasse, a proposta prevista no Projeto Porto Maravilha. A apresentacão que podemos encontrar no site do Instituto Pereira Passos¹⁵ que deveria representar uma forma de facilitar o acesso as informacões se de um lado cumpre o seu papel expositório do outro não apresenta algum dado relevante e pelo contrario acaba reduzindo ou desmerecendo a portada do projeto. Parece quase uma estratégia orquestrada ao fim de desviar as preocupacões e limitar as observacões mais que de informar. O mesmo vídeo oficial de apresentacão do Projeto não vá além de ser uma propaganda do operado da Prefeitura sem acrescentar nenhuma informacão que possa satisfazer a necessidade de ser informados ou alertados de quem na área mora.

A partir desta constatacão andei procurando material no site da Câmara, nas atas de audiências publica e nos gabinetes dos vereadores mais sensíveis e com um trabalho mais direcionado a esta temática. O que foi extremamente útil para organizar e analisar o conteúdo da proposta foi a ata da Audiência Pública da Comissão Especial do Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro, sob a Presidência da Sra. Vereadora

14 Além das intervenções que interessaram a área do porto na primeira metade do século XX e que já foram tratadas no primeiro capítulo, é desde 1978 que existe uma intensa discussão sobre Plano Diretor que envolvia o Prefeito, Saturnino Braga, o Secretário de Urbanismo, o Arquiteto Flávio Ferreira e os moradores da Zona Portuária mas que não resultou em nenhuma intervençao concreta. Nos anos 1997/2001, na época em que Conde era Prefeito da Cidade do Rio de Janeiro, teve a intervençao no Morro da Conceição, até foi feito um convênio da Prefeitura do Rio de Janeiro com a Prefeitura de Paris. Lembrando também a controversa proposta apresentada em 1992 - e que acabou não sendo realizada - de instalar o Museu Guggenheim no Pier Mauá. A fundamental diferencia entre as propostas e as condições destas intervenções estão no feito que naquelas épocas estivesse muito difícil prever intervenções deste tamanho, tendo uma situação econômica no País (e no Município) que não justificava um investimento publico (ou consorciado) de tal porte. A situação muda radicalmente agora nesta fase de desenvolvimento econômico interno e internacional pela qual o Brasil esta passando e que vem sendo confirmada ainda mais através da decisao de ser sede dos dois maiores megaevento internacionais nos próximos 6 anos.

15 http://www0.rio.rj.gov.br/ipp/03_PortoMaravilha.html

Aspásia Camargo, Presidente da Comissão, “PARA DEBATER O PROJETO DE LEI COMPLE-MENTAR Nº 25/2009 E O PROJETO DE LEI Nº 260/2009”¹⁶. A partir da leitura desta ata consegui delinear as propostas concretas apresentadas na proposta do Projeto pela área portuária da cidade do Rio de Janeiro.

Primariamente é importante definir que o Projeto Porto Maravilha se divide oficialmente em duas fases. A primeira fase representa uma intervenção de menor portada seja no lado financeiro que na implementação e, portanto será a fase que será realizada primariamente através de um investimento em recursos públicos exclusivos da Prefeitura para um valor de R\$ 200 milhões. A segunda fase, de maior tamanho seja pelo tipo de intervenções seja pelo tipo de investimento, é uma fase sucessiva e se diferencia fundamentalmente da prima pelo feito de prever uma participação da iniciativa privada através de uma operação urbana consorciada¹⁷ estruturada no encaminhamento de três projetos de lei à Câmara. Não resultou por mim muito simples definir exatamente as fronteiras entre o que é previsto pela primeira e segunda fase sendo que, muitas das intervenções colocadas na apresentação feita pelo Instituto Pereira Passos, são presentes de igual forma na primeira e segunda. Tratam-se principalmente de intervenções colocadas em forma geral como reurbanização, melhorias das ruas, arborização etc. Tentaremos definir quais são as áreas e as intervenções propostas nas duas fases especialmente a partir da distinção mais clara, ou seja, se financiadas pela Prefeitura de forma independente ou através da forma consorciada.

As áreas atingidas nesta primeira fase são o Bairro da Saúde, o Morro da Conceição, o Pier Mauá incluindo ad ruas e avenidas próximas: Avenida Venezuela, Rua Camerino, a Rua Sacadura Cabral e Morro da Conceição.

16 Audiência Pública da Comissão Especial do Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro, sob a Presidência da Sra. Vereadora Aspásia Camargo, Presidente da Co-missão, “PARA DEBATER O PROJETO DE LEI COMPLE-MENTAR Nº 25/2009 E O PROJETO DE LEI Nº 260/2009”.

http://spl.camara.rj.gov.br/planodiretor/pd2009/audiencias_pd/Aud_11.09.09_ZonaPortuaria.pdf

17 Dentro do Estatuto da Cidade na Lei Federal 10.257/2001 foi estabelecida a possibilidade de realização de uma operação urbana consorciada e define quais são os passos para a realização desta operação. Basicamente trata-se da possibilidade do Município vender potencial adicional construtivo estabelecendo um parâmetro básico urbanístico para toda a região, que é chamado de IAP, o Índice de Aproveitamento do Terreno. Foi estabelecido um IAP1 básico para toda a região portuária. Todas as construções adicionais a esse IAP1 vai ter que pagar um determinado valor em títulos, as Cepacs, que conferem uma quase total liberdade de utilizo. O 100% dos valores recebidos pelo Município, através da venda desses Cepacs, têm que ser integralmente aplicados naquela região dentro dos termos da Lei.

As intervenções urbanísticas entendem melhorar significativamente a qualidade urbana da região através de intervenções infra estruturais que podem ser facilmente verificadas porque visíveis no dia a dia das pessoas e outras abaixo do solo não tão facilmente visíveis, mas não menos importantes:

- 1) Melhorar as ruas
- 2) Melhorar a qualidade dos calçamentos
- 3) Melhorar a qualidade das vias
- 4) Reforçar/ampliar o plantio de árvores
- 5) Melhorar as galerias de drenagem para limitar o problema de enchente.

Sobre a intervenção prevista no Píer Mauá a intenção é de “*abrir o Píer para a cidade, para a população através de um projeto absolutamente simples, criando uma área para as pessoas poderem conviver na Cidade do Rio de Janeiro, utilizando o Píer.*”¹⁸ Não fica muito claro, além da apresentação fornecida pelo Instituto Pereira Passos e pelo vídeo institucional exatamente de que forma se entende a urbanização do próprio Píer, qual seriam os comércios e os serviços oferecidos naquela área e de quem para quem. A pergunta é se serão serviços, comércios revoltos aos moradores da área (ex. Mercado) o a um público externo (vindo de outros bairros ou principalmente turistas, ex. um ponto de informação turística)¹⁹ ou instalações mistas (bares, restaurantes, banca de jornal, etc.). O que aparece claramente é a intenção da Prefeitura de criar uma área de convivência entre o patrimônio histórico e as novas construções oferecendo as pessoas a possibilidade de chegar ao mar a partir da Praça Mauá tendo acesso direto ao Píer Mauá sem nenhuma barreira.

De qualquer forma todas estas avaliações sobre o uso do Píer já não têm mais validade sendo que, na lógica da insistência de um Projeto Porto Maravilha, mas de diferentes intervenções, a destinação de uso dele já mudou. Foi definido que o Píer sediará o Museu do Amanhã dedicado à ciência e à tecnologia e que “*em pleno acordo com a idéia da sustentabilidade, terá grandes abas no teto que se movendo em acordo com a posição do sol garantirão a captação de energia solar para ser convertida em energia*

18 Na fala do Secretário Extraordinário de Desenvolvimento, Felipe de Faria Góes, do IPP – Instituto Pereira Passos na Audiência Pública na Câmara do dia 11 de setembro de 2009. Audiência citada

19 Entende que mercado ou ponto de informações turísticas podem ser utilizado por moradores ou por turistas e pessoas que vem de fora mas se reconhece uma prioridade de definição de público alvo (no caso do mercado pessoas moradores da área, no caso do ponto de informações turísticas, pessoas que vem de fora do bairro)

elétrica. No mesmo intuito ecologicamente sustentável, a água da Bahia de Guanabara, será utilizada no sistema de refrigeração”. Impressiona o valor do orçamento que segundo informes será de 30 milhões de reais, sendo 20 milhões destinados ao projeto que foi encomendado pela Prefeitura ao arquiteto espanhol Santiago Calatrava e 10 milhões destinados à Fundação Roberto Marinho para administrar a obra e fazer o projeto de museologia. O Museu, antes previsto nos armazéns cinco e seis do Cais do Porto, parece quase querer satisfazer a antiga tentativa frustrada de instalar o Museu Guggenheim na mesma área, sempre através de uma proposta arquitetônica estrangeira porém de menor visibilidade.²⁰

A recuperação do patrimônio histórico cultural da região se expressa através de um interesse especial na reurbanização do Morro da Conceição além de uma intervenção voltada a valorização e recuperação da Pedra do Sal²¹ e do Jardim do Valongo.²² Declara-se que já na primeira fase através de fundos da Prefeitura serão feitos investimentos para melhorar as condições de infra estrutura urbana do Morro mas sem entrar nos detalhes do que exatamente incluem estas melhorias. A partir do reconhecimento da importância histórica cultural da região e da proximidade ao mar a intenção é de criar um novo pólo de turismo e de entretenimento para a cidade. Nesta direção vão as intervenções da primeira fase voltadas ao restauro do Mosteiro de São Bento e da Igreja São Francisco da Prainha; a instalação do Aquário²³ através de recursos privados; a recuperação dos galpões ferroviários da Gamboa e do Edifício

20 *Museu do Amanhã é lançado no Cais do Porto*, Jacqueline Costa, O Globo, 22 de junho 2010, <http://oglobo.globo.com/rio/mat/2010/06/21/museu-do-amanha-lancado-no-cais-do-porto-916945332.asp>

21 Pedra do Sal pode se considerar um monumento histórico e religioso da cidade localizado no bairro da Saúde e onde se encontra a Comunidade Remanescente de Quilombolas da Pedra do Sal tombado em 20 de novembro de 1984. É um local de especial importância para a cultura negra carioca, considerado o centro da região chamada de Pequena África, e para os amantes do samba e do choro. Subindo a escada de degraus escavados na pedra dá acesso ao Morro da Conceição. http://pt.wikipedia.org/wiki/Pedra_do_Sal

22 Valongo era o nome de uma antiga enseada formada por duas praias: Valongo e Valonguinho. A praia do Valongo estendia-se entre o Morro do Livramento e o morro da Saúde, a praia do Valonguinho correspondia a um pequeno trecho de areia entre o morro da Conceição, o Morro do Livramento e a Pedra da Prainha atual Pedra do Sal. O traçado desta antiga costa ainda pode ser visualizado a partir do atual traçado das ruas Sacadura Cabral e Pedro Ernesto. As sucessivas ondas de urbanização acabaram aterrando a enseada em meados do século XIX, e o nome Valongo desapareceu gradativamente, persistindo hoje em dia apenas no Jardim Suspenso do Valongo uma construção paisagística situada na encosta oeste do Morro da Conceição. Construído em 1906, como parte de um muro de contenção, durante as obras promovidas pelo prefeito Pereira Passos, foi concebido como um jardim romântico, destinado ao passeio da sociedade, ele continha terraço, passeios, arborização, combustores de gás, depósito de água para irrigação, canteiros e grama, jardim rústico, casa do guarda e depósito de ferramentas e até mesmo uma cascata. O acesso pode ser feito por escadas pela rua Camerino. http://pt.wikipedia.org/wiki/Jardim_Suspenso_do_Valongo

23 <http://www.youtube.com/watch?v=u5GjwFwEsEQ&feature=related>

Dom João VIU na Praça Mauá aonde terá sede a Pinacoteca do Rio de Janeiro.

A reforma do Edifício Dom João VI Esta é outra das obras previstas que mudou de destinação de uso transformando-se na sede do MAR – Museu de Arte de Rio de Janeiro que abrigará exposições sobre o Rio de Janeiro voltadas para escolas e turistas; a realização é repassada da Prefeitura pela Fundação Roberto Marinho e tem um investimento de 43 milhões de reais com apoio do Estado. O Palacete (do 1916) será ligado ao Prédio sede do Hospital da Policia Civil (do 1940) através de uma passarela externa e terá acesso direto ao Morro da Conceição através de um teleférico que sairá do teto do prédio da Policia representando assim um novo pacote turístico que a Prefeitura entende vender aos turistas que chegam ao Rio diretamente do terminal marítimo das Docas, situado no lado . É curioso ver como neste caso também a obra esta sendo entrega aos mesmos arquitetos - Pablo Jacobs e Thiago Bernandes - que já participaram da licitação do Museu de Imagem e de Som em Copacabana, mas que não conseguiram vencer-lo²⁴.

De forma privada o Instituto Nacional da Propriedade Industrial - INPI que tem sede na Praça Mauá decidiu fazer uma reforma completa do edificio aonde tem sede, Edifício A Noite²⁵, respeitando a presença da Rádio Nacional nos últimos andares, e abrindo no último andar do prédio um Café para incentivar a visitação das pessoas a Rádio.

Na visão futura da região portuária está tentando se imaginar uma convivência de diversos usos. Além do interesse do uso turístico e comercial, as intervenções na área habitacional visam ao reforço do uso residencial e remarcam a comprovada carência de estabelecimentos de ensinos como escolas e universidades. Neste sentido a Prefeitura esta definindo uma parceria com o SENAI para retomar um antigo projeto de transformar os dois galpões ferroviários atrás da Cidade do Samba em Escolas Técnicas de Audiovisual e de Restauero. Além disso, dentro do Aquário será instalado também um centro de estudos na área biológica combinando a questão do turismo com a questão da capacitação técnica e dentro do Museu de Arte do Rio – MAR será prevista a “Escola

24 Novo Museu na zona Portuária do Rio terá Escola de Artes, O Globo, 1 junho 2010, <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2010/06/novo-museu-na-zona-portuaria-do-rio-tera-escola-de-artes.html> , *Começam as obras do Museu de Arte do Rio, espaço integrado de arte, educação e história na Praça Mauá previsto para 2012*, 30 maio de 2010, <http://oglobo.globo.com/cultura/mat/2010/05/30/comecam-as-obras-do-museu-de-arte-do-rio-espaco-integrado-de-arte-educacao-historia-na-praca-maua-previsto-para-2012-916735181.asp>

25 http://www6.inpi.gov.br/conheca_inpi/edificio/edificio.htm?tr6

do Olhar”, uma escola que pretende trabalhar diretamente com professores e alunos da Rede Municipal de Ensino, de maneira a ensinar a apreciar as artes e tornar a expressão visual o início de uma transformação intelectual e social. Cabe aqui remarcar a falta de uma reflexão sobre o tipo de carências de ensino que a área registra a partir das características reais da mesma e das reivindicações dos próprios moradores. Não esta sendo denunciada carência de ensino universitário, sendo presentes nesta região muitas universidades particulares (Unirio, Estácio, Candido Mendes etc), mas pelo contrario os moradores reclamam sobre a inexistência de escolas de ensino primário e técnico que tenham umas natureza mais ligada a especificidade e portanto a demanda da área.

Sobre a questão do transporte e mobilidade da área temos dois tipos de intervenção: uma mais imediata que cabe na primeira fase e quer satisfazer uma antiga demanda dos operadores do porto de melhorar as condições de acesso ao Porto do Rio de Janeiro reconhecendo a importância da atividade portuária dentro da economia da cidade; e uma sucessiva, na segunda fase, de implantar o trecho inicial do Binário do Porto, uma nova rua que será construída paralela à Rodrigues Alves em seguida à demolição do viaduto da Perimetral. É importante remarcar como uma obra da magnitude desta ultima depende de um projeto de lei em discussão e que pelo tamanho do investimento tem como requisito necessário para a sua realização uma parceria com a iniciativa privada. Mas estas grandes obras que interferem na mobilidade da área são obras da segunda fase, e, portanto deixamos para apresentar depois.

O que é previsto em matéria de mobilidade e transporte na primeira fase é a construção de uma nova alça que liga a Avenida Brasil direto à porta do Porto, numa parceria com as Docas do Rio de Janeiro, possibilitando desafogar o trânsito que existe no inicio da Avenida Brasil e permitindo o acesso direto de caminhões e carretas ao Porto.

Na área de serviços se pensa na construção de uma garagem subterrânea na Praça Mauá para poder atender as exigências conseqüentes à nova função que a área portuária irá ter.

Na área de habitação, esta sendo prevista a implantação de um projeto habitacional em larga escala que já vinha sendo desenvolvido na Secretaria de Habitação e que prevê a inserção de Habitações de Interesse Social nos casarios e nas áreas que estão hoje completamente degradadas. Através deste programa Fundo Nacional Habitação de

Interesse Social - FNHIS²⁶ volto a dar a população de baixa renda possibilidade de moradia declara-se que foram já feitas 120 habitações no Centro do Rio de Janeiro (mas não tem uma clara identificação de endereços) através de recursos da Prefeitura e da Caixa Econômica Federal e que segundo o Estatuto da Cidade²⁷ estão previstas para a área do porto cerca de 500 unidades. A avaliação geral das intervenções na área de habitações de interesse social registra um grave índice de insatisfação por parte dos diferentes movimentos de moradia presentes na área. As críticas são revoltas a falta de clareza e de informações sobre os imóveis destinados a tal uso e à incapacidades destas medidas atender as exigências dos moradores da área por exemplo por definições de pressuposto necessários que não atendem a realidade local²⁸.

Na implantação do mobiliário urbano, não está claro se na primeira ou na segunda fase do Projeto, esta sendo previsto um investimento significativo (mas não se sabe exatamente direcionado aonde) na melhoria da qualidade residencial do Morro da Providência além dos demais morros na região.

Na segunda fase em primeiro lugar se complica a definição da área de intervenção já que é uma área ampla que além de englobar a região portuária propriamente dita envolve a Rua Presidente Vargas, a Rua Francisco Bicalho, a Rua Rodrigues Alves e a própria área do Gasômetro, hoje em dia uma área subutilizada, mas que através do projeto poderá ser reativada. Ainda mais, dentro desta área temos a presença dos morros que são áreas preservadas e que se declara vão continuar preservadas. Outra vez encontramos uma indicação de caráter geral de melhoria da infra estrutura da região pelas quais é destinado um terço dos recursos alocados nesta região, mas não é declarado o valor total, como invés é declarado pela primeira fase (um valor total de R\$ 200 milhões). A única proposta que fica mais clara e detalhada é a solução proposta pela Perimetral e para a criação de novas vias adicionais na perspectiva de melhorar as condições do trânsito da região.

E opinião comum que a Perimetral desvalorize a região porque evita o contato do bairro com o mar então a intervenção planejada dentro de uma operação consorciada – é

26 <http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/secretaria-de-habitacao/cgfnhis/instrucoes-normativas/MANUALHIS20082011.pdf>

27 http://www.planalto.gov.br/ccivil/leis/LEIS_2001/L10257.htm – Estatuto da Cidade, Lei 10.257/2001

28 Se pense por exemplo aos limites de salários por famílias impostos para ter acesso ao programa federal Minha Casa Minha Vida

interesse dos representantes da Prefeitura de deixar muito bem claro este ponto – é a derrubada da Perimetral desde o trecho um pouco antes do Mosteiro de São Bento até a Rodoviária Novo Rio, substituindo no trecho inicial até o Armazém 6 as vias por túneis e no trecho final do Armazém 6 até a Rodoviária por vias que vão seguir em nível.

Junto com a derrubada da Perimetral será criada uma nova via adicional, a Binário do Porto, uma avenida atualmente inexistente (é uma via férrea abandonada utilizada hoje como estacionamento) que terá a função de desafogar o trânsito local daquela região oferecendo na área duas soluções de viabilidade, uma via rápida na Rodrigues Alves e uma via local na Binário do Porto que terão perspectiva de melhorar a qualidade do trânsito apesar da derrubada da Perimetral. Enfim serão construídas novas rampas ligando o Gasômetro, ou seja, São Cristóvão ao Bairro de Santo Cristo e será ampliado o túnel ferroviário no Morro da Providência²⁹.

Enfim esta sendo proposta a construção de um Veículo Leve sobre Trilhos - VLT³⁰, desenvolvido numa parceria com o BNDES, iria sair da Praça Mauá percorrendo toda a Avenida Rio Branco (objeto também de uma grande reforma) para chegar à Cinelândia e complementar desta forma o sistema de transporte de massas naquela região possibilitando que as pessoas possam se movimentar com maior eficiência na área e facilitando a integração da Cidade com o Cais do Porto.

Na segunda fase também estão previstas obras de melhorias da infra estrutura básica como a extensão por 79 km da rede de água potável, de 76 km da rede de esgoto sanitário, de 28km de drenagem, de 60km de dutos e 3600 postes na iluminação pública.

Na área do meio ambiente está previsto além do plantio de 11 mil árvores, projeto começado na primeira fase, uma intervenção de maior porte que consiste no tratamento do canal do Mangue através da implantação de três unidades de tratamento de água em tempo seco nos três rios que hoje deságuam no Canal do Mangue.

29 <http://www.youtube.com/watch?v=hkeuE7WzsVA&NR=1>

30 Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), ou Metrô Leve, ou ainda Metrô de Superfície é uma espécie de trem ou combo urbano e suburbano de passageiros, cujo equipamento e infra estrutura é tipicamente mais "leve" que a usada normalmente em sistemas de metrô ou de ferrovias de longo curso.

Capítulo III.

Apresentação das Propostas do Projeto Porto Olímpico

O feito da cidade do Rio de Janeiro ter sido escolhida para sediar nos próximos seis anos dois dos maiores mega eventos internacionais não pode não ter uma série de conseqüências que podem ser muitos favoráveis ou muito desfavoráveis dependendo da forma que dos diversos agentes governamentais que governam a Cidade e definem as Políticas Públicas Setoriais articularão as ações locais, ou seja, da forma que as três instancias de poder (Federal, Estadual e Municipal) irão enfrentar o enorme leque de possibilidades que se abrem sobre o uso e o reaproveitamento do território da cidade em função da Copa 2014 e dos Jogos Olímpicos 2016 e a gestão do enorme recurso financeiro que será investido.

Não tem duvida que a escolha de sediar os Jogos traz grandes investimentos para a cidade escolhida mas a simples entrada de recursos financeiros não garante por sim só os benefícios esperados. Prova disso é a cidade de Atenas que em 2004 promoveu as Olimpíadas endividando-se e tirando pouco proveito social do seu projeto olímpico, assim como mais recentemente estamos assistindo aos efeitos da Copa Sul Africana aonde tiveram varias violações de direitos aos pobres nas áreas aonde a Copa se realizou³¹. Precisa ter planejamento e consciência para que eventos deste tamanho constituam uma oportunidade de transformação para as cidades que os sediam tendo particular atenção na configuração do “*Legado Urbano*”, ou seja, o que resulte do evento em termos de benefícios para a Cidade, para seus cidadãos e para as gerações futuras. O Brasil, o Estado e a Cidade do Rio de Janeiro encaram a candidatura para sediar os Jogos Olímpicos de 2016 como uma oportunidade de dinamizar transformações já planejadas para o futuro da Cidade e na verdade já evidentemente em

31 *A Copa do Cabo ao Rio*, Daniela Pinheiro, Revista Piauí, n.44 maio 2010
http://www.revistapiaui.com.br/edicao_44/artigo_1317/A_Copa_do_Cabo_ao_Rio.aspx

curso.

O conjunto de intervenções públicas propostas para acompanhar o projeto de candidatura aos jogos é chamado *Plano de Legado Urbano e Ambiental – Rio 2016*³², e segundo orientação da Prefeitura da Cidade, por meio da Secretaria de Urbanismo, tem seus fundamentos no Plano Diretor da Cidade, e representa um instrumento de planejamento integrado realizado com a participação de diversas secretarias municipais, estaduais e ministérios federais mas com a grave ausência da sociedade civil. As propostas estão inseridas em um conjunto de proposições de desenvolvimento urbano e ambiental articuladas entre si e tem como metas a proteção ambiental, a inclusão social, a atração de investimentos e a melhoria da mobilidade urbana, da acessibilidade e da distribuição dos serviços públicos, visando à elevação da qualidade de vida da população. O Plano tem como foco não a cidade em tudo, mas as áreas da Cidade que serão atingidas pelo impacto da realização das Olimpíadas.

Os eixos de intervenção são:

- a) Transportes e Sistema Viário;
- b) Meio Ambiente;
- c) Saneamento Ambiental;
- d) Habitação e Desenvolvimento Social

As áreas geográficas indicadas são:

- a) Barra da Tijuca;
- b) Deodoro;
- c) Engenho de Dentro;
- d) Maracanã/ Quinta da Boa Vista;
- e) Cidade Nova/ Sambódromo;
- f) Portuária.

Iremos analisar as propostas feitas pela região portuária objeto deste trabalho. É importante remarcar como o *Plano Legado Rio2016*, apresentado antes da decisão de sediar as Olimpíadas 2016 no Rio, não include as propostas específicas relacionadas ao evento esportivo que foram previstas dentro do *Projeto Porto Olímpico* apresentado numa fase sucessiva ao Comitê Olímpico Internacional – COI, mas traça as diretrizes

32 <http://www2.rio.rj.gov.br/smu/>

das possibilidades/necessidades da região portuária. Analisando sucessivamente o conteúdo da proposta apresentada no *Projeto Porto Olímpico* tentaremos demonstrar ou confutar a coerência entre o diagnóstico do Plano e a proposta do Projeto.

Os bairros que compõem a área portuária estão situados na I Região Administrativa numa área definida de Macrozona de Ocupação Incentivada³³ porque existe neste local a necessidade de estimular e apoiar um adensamento populacional através da reconversão de edifícios subutilizados e através da ocupação de vazios urbanos que podem se oferecer como espaços aonde pensarem uma intervenção no sector da habitação³⁴. Pretende-se estimular a reconversão de uso de imóveis tombados para ser utilizados por uso residencial ou comerciais. Além disso, a ociosidade da região releva também a exigência de incrementar no local atividades econômicas, culturais artísticas e de lazer voltadas a estimular o turismo remarcando uma grave carência em infra estrutura. Em relação ao transporte as propostas visam a melhorar o acesso ao Porto via Caju e via Centro permitindo uma melhor e mais eficaz mobilidade na área. As propostas são as mesmas apresentadas no Plano Porto Maravilha: implantação de um sistema binário; ligação da Área Portuária a São Cristóvão através da revisão da malha viária urbana, com a ligação Avenida Rodrigues Alves a Avenida Presidente Vargas e a Via de Ligação Sul; abertura de novos acessos ao Porto via Caju através da ampliação da rede cicloviária e a implantação do VLT – Veículo Leve sobre Trilhos.

Em relação ao espaço urbano são propostas a reurbanização do Cais da Gamboa, da Praça Mauá e da Avenida Rodrigues Alves e das áreas próximas no Caju.

A mudança da legislação que regulamenta o uso e ocupação do solo na área portuária, que se deu através da proposta e aprovação incrivelmente rápida de duas Leis Complementares e de uma Lei Ordinária que representam a base legal das intervenções na área portuária³⁵ representam um antecedente necessário para a implementação destas

33 http://spl.camara.rj.gov.br/planodiretor/pd2009/audiencias_pd/TextoAudiencia_PD_Urbanismo.pdf

34 O problema é a definição dos parametros do comercio que quer se incentivar e do valor medio de renda das pessoas que representam o target de quem querem ser incentivadas a se mover para esta área

35 Lei Complementar 102 de 23 de novembro de 2009, cria a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro e dá outras providências, http://www.portomaravilhario.com.br/media/legislacao/2010/05/LC102_-_23112009_-_CDURP.pdf; Lei Complementar 101, de 23 de Novembro de 2009 que institui Operação Urbana Consorciada, cria a Área de Especial Interesse Urbanístico do Porto(AEIU), e possibilita a outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso de solo http://www.portomaravilhario.com.br/media/legislacao/2010/06/LC101_-_23112009.pdf; Lei 5128 de

intervenções voltadas à reurbanização da área e as ocupações de áreas ociosas através de implantações de múltiplos usos (habitacional, comercial, empresarial e de entretenimento) que possam atrair novos investimentos e desenvolver o potencial turístico da área. É importante remarcar como estas Leis permitem novas formas de intervenções no território que prima não eram permitidas principalmente através do incentivo aos investimentos privados e as possibilidades destes investimentos terem quase uma completa liberdade de ação.

Em relação ao desenvolvimento social esperado para região portuária é prevista a expansão das possibilidades de qualificação profissional de jovens e do encaminhamento dos mesmos ao mercado das artes do entretenimento além de incrementar as atividades da Vila Olímpica da Gamboa com a implantação de um Centro Profissionalizante e Esportivo do Porto.

É esta a panorâmica das intervenções previstas no *Plano de Legado Urbano e Ambiental – Rio 2016* que dependendo de como serão realizadas podem ser uma forma de tornar a escolha da cidade do Rio de Janeiro como sede das próximas Olimpíadas 2016 uma ocasião para o crescimento econômico e social da mesma cidade e dos seus cidadãos a partir dos investimentos por ela direcionados por parte das três instancias governamentais.

Tentaremos, agora, analisar o conteúdo concreto da proposta “*Projeto Porto Olímpico*” que a Prefeitura apresentou para o Comitê Internacional Olímpico – COI durante a sua ultima visita no mês de maio do 2010 sobre o que pouco sabemos a não ser as pouquíssimas informações que podemos acompanhar na imprensa³⁶.

Aparece bastante claro como através do *Projeto Porto Olímpico*, que a Prefeitura apresentou ao COI, o poder publico visa reforçar a revitalização da Zona Portuária já em andamento com as obras do *Projeto Porto Maravilha* na perspectiva de criar uma

16 de dezembro de 2009, concede Benefícios Fiscais relacionados com a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio.

<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/bff0b82192929c2303256bc30052cb1c/4990dc0708c375c9032576b20057559b?OpenDocument>;

36 “*Um projeto olimpico para a cidade*”, O Globo 21 de maio 2010, <http://oglobo.globo.com/opiniao/mat/2010/05/21/um-projeto-olimpico-para-cidade-916646892.asp>; *Paes expõe maquete do projeto para a Região Portuária do Rio ao Comitê Olímpico Internacional, O Globo*, 18 de maio de 2010, <http://oglobo.globo.com/rio/rio2016/mat/2010/05/18/paes-expoe-maquete-do-projeto-para-regiao-portuaria-do-rio-ao-comite-olimpico-internacional-916611733.asp>,

sinergia das duas intervenções em função do impacto positivo para negócios e novas moradias. Basicamente em relação à logística da infra-estrutura trata-se de transferir da Barra da Tijuca para a Zona Portuária as provas de boxe, levantamento de peso, tênis de mesa e badminton originalmente previstas para o Riocentro e que seriam realizadas em galpões no Porto ou até mesmo na Cidade do Samba, adaptada para receber as instalações temporárias dessas modalidades, e de construir na área do Porto a Vila de Mídia³⁷.

A transferência das instalações esportivas e de apoio aos Jogos não foi aprovada mas foi autorizada a construção na área portuária da Vila de Mídia, do Centro Internacional de Imprensa – MPC e do Centro Internacional de Rádio e Televisão – IBC que irão ocupar terrenos ociosos da União e da própria prefeitura deixando um legado de requalificação de uma região completamente degradada, com terrenos vazios e prédios abandonados. A proposta apresenta duas opções: na primeira os centros de imprensa seriam erguidos numa área de 116 mil metros quadrados no Gasômetro, um hotel seria construído na Usina de Asfalto da prefeitura, que ocupa 24 mil metros quadrados na Avenida Francisco Bicalho e a Vila de Mídia seria instalada numa área conhecida como Praia Formosa no Santo Cristo; na segunda tanto os centros de imprensa como o hotel e a Vila de Mídia ficariam concentrados no Gasômetro e na Usina de Asfalto.

Segundo informações reportadas na imprensa³⁸ parece que além da Vila de Mídia foram autorizadas a transferência da Vila de Árbitro que chegarão deixar um legado de 8200 unidades habitacionais sendo 7000 da Vila de Mídia e 1200 daquela dos Árbitros, além do Centro de Tecnologia e do Centro de Operações e Logística (incluindo o centro de credenciamento e o centro de distribuições de uniformes) que no futuro através de uma operação consorciada entre público e privado poderão ser transformados em centros comerciais ou em centros de convenções. É importante remarcar como o pressuposto a base desta proposta de transferência pela área portuária da cidade encontra fundamento na recente modificação da legislação urbanística da área, que foi apresentada antes e que permite agora a construções de prédios de até 50 andares além de mudar a destinação de uso dos imóveis.

37 “Prefeitura do Rio pedirá ao COI transferência de instalações dos Jogos Olímpicos; objetivo é revitalizar região central” Publicada em 02/05/2010, O Globo.
<http://oglobo.globo.com/rio/rio2016/mat/2010/05/02/prefeitura-do-rio-pedira-ao-coi-transferencia-de-instalacoes-dos-jogos-olimpicos-objetivo-revitalizar-regiao-central-916480149.asp>

38 COI dá sinal verde para o Porto Olímpico, O Globo - 21/05/2010
<http://clippingmp.planejamento.gov.br/cadastrs/noticias/2010/5/21/coi-da-sinal-verde-para-porto-olimpico>

A lógica das modificações no plano de ação inicial se baseia não só na vontade de aproveitar da oportunidade de levar ao Porto o mutirão urbanístico estimulado pelas Olimpíadas, mas também nas características da região que torna-la adapta a receber parte das infra-estruturas previstas, além disso esta escolha esta reforçada para os resultados de dois estudos sobre a localização das instalações do Porto, o primeiro da Prefeitura junto com o Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB) e o segundo da Associação dos Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário (Ademi) que demonstraram como não há mais mercado imobiliário suficiente na Barra da Tijuca para receber um número grande de unidades habitacionais³⁹. Segundo dados da Ademi a demanda por casas na Barra é de no máximo duas mil unidades por ano, sendo que apenas a Vila Olímpica aonde se hospedarão os atletas deixaria pelo menos 3.700 unidades.⁴⁰

Satisfazendo um princípio básico de qualquer política que vise a dinamizar a vida social e econômica de uma região, precisa ter investimentos não apenas em habitação, mas no comércio e no transporte de massa ao fim de reduzir as emissões de gás e os deslocamentos urbanos, melhorar as condições de vida das pessoas que moram na área, estimular a repopulação da região, ou seja, revitalizando a inteira área portuária. Além dos efeitos diretamente visíveis na região esta mudança levará melhorias também por outra área mais invisível e esquecida da cidade, a Zona Norte. O eixo ferroviário Porto-Deodoro, passando pelo Maracanã e Engenheiro, todos locais aonde terão competições olímpicas, passará por uma qualificação dos trens e das estações nesse trajeto tendo como efeito, além de uma melhor distribuição dos investimentos públicos para as Olimpíadas na cidade, a revitalização de bairros como Engenho de Dentro, Deodoro, Méier e Madureira completamente esquecidos pelo poder público.⁴¹

Recentemente a imprensa declarou que os projetos para os equipamentos das Olimpíadas na Zona Portuária serão escolhidos por concurso internacional promovido pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB) para depois ser colocados a leilão pela licitação de obra. Os equipamentos destinados serão: vilas de mídia e de árbitros e dos centros de mídia não credenciada, de logística e de controle tecnológico dos jogos.

39 O resultado deste estudo confirma a tendência ao esvaziamento da Barra onde as pessoas estão tendendo a se reaproximar do centro da cidade interessando-se, por enquanto, principalmente ao bairro de Botafogo, fronteira entre a zona sul e centro da cidade.

40 *A nova âncora do Porto*, O Globo, 2 de maio 2010
http://ademi.webtexto.com.br/paraimpressao.php3?id_article=36646

41 <http://www.youtube.com/watch?v=7TF9JMU5YLA>

Entre eles apenas dois já tem uma localização definida: A Vila de Mídia terá sede num terreno da União conhecido como Praia Formosa, no Santo Cristo e a Vila de Árbitros parece que será sediada na área onde hoje funciona a Usina de Asfalto da prefeitura, na Avenida Francisco Bicalho. Interessante remarcar como a Prefeitura quer deixar claro que não será ela a construir na área, mas apenas criará as condições para que os investidores privados, através da compra dos Certificados de Potencial Adicional de Construção – Cepacs,⁴² possam investir na área comprando terrenos da União e, portanto, liberando o utilizo destes terrenos ociosos. O financiamento das obras se dará através da Caixa Econômica, diretamente à iniciativa privada, que após os jogos poderão vender esses espaços⁴³.

42 Esses certificados são valores mobiliários emitidos pela Prefeitura do Município que possibilitam a construção acima do que se tem estabelecido pela legislação como índice de aproveitamento básico do solo ou nos parâmetros de um terreno ou projeto. Veja-se nota 15

43 Projeto Olímpico do Porto: concurso mundial, O Globo, 23 julho 2010, <http://www.focando.com.br/?p=5647>

Capítulo IV.

Análise das propostas direcionadas a região portuária

A voz aos moradores

É opinião comum entre os moradores da região que o projeto de revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro não irá beneficiar-los. A reclamação mais presente tem a ver com a ausência de participação dos mesmos moradores nas decisões sobre o destino da área e a falta de repasse de informações sobre as decisões tomadas de forma autoritária pela Prefeitura. Além disso, parece que a Prefeitura insistindo em planejar intervenções que não consideram as peculiaridades de grupos de moradores com exigências próprias, não considere que o local tem uma realidade própria que antecede o Porto Maravilha ou o Porto Olímpico. O que se torna mais assustador é o agir maquiavélico da Prefeitura em relação a algumas ocupações da área do Porto para agilizar a “libertação” da área dos sujeitos indesejados, fenômeno este que na verdade esta caracterizando a política de intervenção da Prefeitura em relação às chamadas moradias irregulares presentes em todo o território da cidade (sejam elas favelas ou ocupações de prédios vazios do centro) e que de forma assustadora se expressa na retomada da antiga política de remoção que se aplicava nos anos '60⁴⁴.

44 Gravíssima a denuncia apresentada pelos moradores da ocupação Zumbi dos Palmares que relatam como a Prefeitura, tendo interesse no prédio que se situa no coração da área do Porto Maravilha bem próximo da Praça Mauá, começou a oferecer outras “opções” de moradia para remover os ocupantes. A proposta inicial seria uma habitação dentro do Programa Minha Casa Minha Vida na Rua do Livramento e depois outra em Campo Grande/ Cosmos. O assédio da Prefeitura chegou ao nível de disponibilizar um ônibus num domingo para levar 30 moradores a Campo Grande para conhecer o projeto habitacional que seria disponibilizado além de oferecer uma imediata indenização do valor de 20.000,00R\$. Este tipo de intervenção lembra aquela que foi aplicada no Morro dos Prazeres aonde em consequência das chuvas em abril 2009 foi garantido um valor de aluguel social para os desabrigados, valor que a Prefeitura manteve por um período bem menor daquele que tinha prometido deixando a Associação dos Moradores sozinha na resolução das necessidades próprias deste tipo de

Em linha com este tipo de política aparece clara a mercantilização pela qual esta passando a inteira cidade do Rio de Janeiro, em particular o porto que, talvez pelo feito de ter uma posição particularmente estratégica, expressa de forma mais evidente as conseqüências deste tipo de intervenção que visa um acelerado desenvolvimento do mercado imobiliário assim como o uso lucrativo da área, colocando tudo abaixo de um grande guarda chuva chamado de revitalização.

Entre as críticas levantadas pelos moradores uma das mais recorrentes é aquela da falta de avaliação sobre as reais necessidades do local, por exemplo, em relação à implantação de uma escola técnica de gastronomia. Parece que teria sido mais coerente ter algum instituto técnico direcionado mais ao âmbito profissional ligado as atividades do porto. Outro elemento que caracteriza de forma bastante homogênea os moradores da área portuária, assim como os moradores de muitas das favelas do Rio na linha de intervenção pro Copa ou Olimpíadas, é o sentimento de insegurança e de ameaça em relação às remoções para zona oeste da cidade através de uma indenização por parte do Governo. Este tipo de remoção se torna necessária conseqüência da revitalização (ou embelezamento típico do começo do século XX) desta área e da aplicação de novos padrões bem diferentes daqueles que se encontram agora no porto. Desta forma a tendência é do aburguesamento do Centro da cidade que se concretiza na chamada de volta das classes mais ricas para morar e circular pelo Centro e no afastamento das camadas mais pobres para as regiões periféricas, áreas que registram um forte déficit em infra-estrutura, altos índices de violência, dificuldade no acesso ao transporte público, ao empregos as escolas e a qualquer serviços públicos.

Outra preocupação é aquela que se refere ao patrimônio histórico universalmente reconhecido que esta sendo mal tutelado até pelos próprios órgãos que deveriam cuidar dele, em particular o Instituto Patrimônio Histórico Artístico Nacional – IPHAN que, segundo reclamações dos moradores, raramente participa das reuniões com os movimentos culturais locais. O que aparece claro é a vontade dos governantes e técnicos do município de satisfazer interesses financeiros do Município, de investidores privados e do mercado imobiliários mais que do patrimônio histórico artístico nacional e dos cidadãos daquela região assim como, numa visão de amplo prazo, da cidade toda.

O que se torna impressionante é como visitando a região são bem visíveis as intervenções, pensa-se por exemplo ao Jardim do Valongo aonde casas ao lado da escadaria foram esvaziadas, mas sem que nada apareça na imprensa. Aonde estes moradores foram reassentados? Existe um projeto de reassentamento destas muitas pessoas que estão sendo tiradas das próprias casas? Igual situação para vários pequenos comércios populares por ex. o barbeiro que foi tirado sempre do Valongo ou os muitos empreendimentos expressão de uma economia que existe no centro da cidade, mas que quer ser renegada através da política do Choque de Ordem pela Prefeitura. De onde estas famílias irão tirar o próprio sustento? Não será este um incentivo aos pequenos crimes no centro da cidade? Impressiona a rapidez das intervenções determinada da os curtos prazos impostos pelos megaeventos que as justificam.

As áreas mais críticas no atual estágio de implementação do projeto seriam Caju, morro da Conceição e as ocupações da área portuária, cada uma com uma situação bastante específica.

No caso do morro da Conceição, chama atenção o fato de que as ações da Prefeitura se direcionam para uma elitização, um enobrecimento da área. O que deveria ser denunciado é a estratégia oculta por trás das obras e melhorias, voltada para a exclusão e a segregação das pessoas mais pobres que ali vivem. É preciso remarcar que áreas como o morro da Conceição e o Caju são áreas vocacionadas para um uso residencial de tipo horizontalizado mas que, pelas rápidas intervenções em curso, tendem para uma radical mudança das formas espaciais e das atividades ali presentes, o que no imediato definirá uma mudança nos modos de vida das pessoas e que no longo prazo determinará a perda não do patrimônio histórico artístico mas também imaterial da área.

Alarmante é também andar para esta área e perceber o duplo sentimento que está se gerando entre os moradores. Alguns deles demonstram abertamente interesse e agem da forma que mostra disponibilidade em ser aproximado, provavelmente interessados na possibilidade de fechar algum negócio ou na escuta das propostas. Outros mantêm um olhar desconfiado e deixam muito clara a vontade de afastar o estranho! Ambos as atitudes demonstram claramente como os moradores da área estão sujeitos a uma forte pressão que vem de fora e a um interesse até pouco tempo atrás completamente inesperado. O que pessoalmente acho bastante preocupante é o perfil destas pessoas, que me parecem (talvez erroneamente) ser bastante sem proteção e expertises alguma em relação aos especuladores municipais ou privados. A maioria dos proprietários de

imóveis desta área são pessoas de idade e sem muita idéia do processo que esta atingindo a área onde moram, ainda menos dos reais valores dos imóveis dos quais são donos, desta forma parece muito fácil ser explorados para quem domina e as vezes determina os valores do mercado local. Torna-se necessária, portanto, a meu ver, a organização de uma assessoria de compra e venda para ser oferecidas aos donos dos imóveis da área que poderiam ser até legitimamente interessados na venda do próprio imóvel, mas que deverão ser pago o justo valor que o imóvel adquiriu.

Percebe-se como não existe uma efetiva e generalizada frente contra o Porto Maravilha ou contra o Porto Olímpico, mas uma cobrança por uma maior participação dos moradores e para o reconhecimento dos próprios direitos como moradores, além das próprias necessidades. O que se questiona é o próprio direito de permanecer no local que é deles. Se não pode se fugir do aburguesamento do Centro da cidade, com a criação de museus para atrair o capital, não deve se deixar por trás a possibilidade viabilizada pelo programa Minha Casa Minha Vida que deveria aproveitar de terrenos gratuitos e baratos para viabilizar habitações de interesse social, a região do Porto se enquadra nestes princípios sendo a maioria dos terrenos de propriedade do Estado ou da União, mas está sendo mal aproveitada nesta direção.

Torna-se necessário cobrar do poder publico que sejam respeitadas estas destinações de uso misto e neste sentido importante é a discussão em relação à incorporação de unidades de habitações de interesse social e de iniciativas que permitam a organização da economia informal, incluindo a criação de cooperativas habitacionais e de pequenos negócios, além da implementação de serviços e equipamentos. Da mesma forma é necessário aproveitar da população presente, no sentido de dar formação técnica e qualificação profissional voltada para as vocações que se encontram nesta área e que podem se tornar elementos de geração de renda.

A voz aos estudiosos

O processo pelo qual esta passando a cidade do Rio de Janeiro está bastante declarado; o Brasil, antes que a cidade do Rio, esta vivendo uma fase de acelerado crescimento. É evidente como o Pais esteja sempre mais se tornando aquela potencia do futuro que parece ter chegado finalmente, mas não todos serão convidados da mesma forma ao banquete!

A crise que caracterizou e ainda caracteriza a abertura do XXI século pouco interessou o Brasil que estava, e está ainda, sempre mais se desenvolvendo e se fortalecendo economicamente e socialmente dentro de padrões internacionais que representam um convite para os investimentos estrangeiros (e não apenas) registrando grandes investimentos por parte também de capitais internos que começam mover-se e arriscar de forma mais estruturada. É evidente que este forte crescimento e o alcance de níveis econômicos sempre mais fortes influenciaram a escolha do País para sediar a Copa do 2014 assim com as Olimpíadas do 2016.

O processo de mudança pelo qual a cidade do Rio de Janeiro esta passando em consequência destes megaeventos na verdade não se diferencia muito do mesmo processo pelo qual passaram Barcelona em 1992 ou Atenas em 2004, exemplos quase sempre citados nos textos que descrevem os efeitos dos megaeventos nas cidades⁴⁵, mas o que se destaca talvez mais seja o feito que, sendo o Brasil um País em desenvolvimento, a rapidez deste desenvolvimento, forçada também dos prazos dos megaeventos, torna sempre mais clara a necessidade da exclusão de quem não cumpre os pressupostos necessário ao alcance deste modelo de progresso e que pelo contrario representa um elemento de atraso ao alcance do objetivo. É de forma brutal que o *Plano de Legado Urbano e Ambiental – Rio 2016* apontava a necessidade de não ter mendigos nas ruas como elemento de distúrbio aos cenários dos jogos olímpicos.

Analisaremos agora a situação especifica da cidade do Rio de Janeiro em relação às diferentes formas de pensar os modelos de desenvolvimento da cidade que encontram uma referencia nas três grandes utopias: utopia medica ou higienista; utopia modernista; utopia tecnocrática, todas caracterizadas por ser lideradas por um saber técnico.

A primeira visava à medicalização da cidade tratando de estabelecer uma ordem urbana que, simultaneamente, combatesse as doenças endêmicas e, de outro lado, estabelecesse a disciplina da massa trabalhadora e que encontra a maior expressividade na figura do Prefeito Pereira Passos junto com Oswaldo Cruz no começo do século XX. A segunda, tinha como elemento fundamental que homens e mulheres estejam a serviço da cidade que de sua vez deve estar a serviço da produtividade tendo como modelo a fabrica, organizada segundo princípios de racionalidade e funcionalidade, esta utopia encontra no Brasil o maior modelo presente ao mundo concentrando-se na criação da cidade de

45 Fernanda.Sanchez, *A reinvenção das cidades na virada de século: agentes, estratégias e escalas de ação política*, Revista de Sociologia Política, Curitiba, n.16, junho 2001

Brasília em 1962. A terceira, que caracterizou a época da ditadura militar no Brasil, levou ao extremo esta concepção tecnocrática da governança colocando estes especialistas acima dos interesses particulares e tornando-os portadores dos interesses comuns mesmo que os homens não sejam ouvidos acerca dos próprios interesses particulares. É assustador ver como o atual modelo de gestão pública encontra uma grande referência neste modelo de desenvolvimento da cidade.

Nos anos '80 a crise do modelo tecnocrático centralista autoritário simultânea à ascensão dos movimentos urbanos e ao fortalecimento das organizações populares em praticamente todas as cidades brasileiras, o que determinou o fim da ditadura, leva a criação de um novo modelo de utopia chamado de cidade democrática, e numa segunda fase ao modelo da cidade empresa, ou mercadoria.

É a partir dos anos '80 que as cidades começam se tornando competitivas entre elas. Produtividade e competitividade tornam-se as principais qualidades que as cidades modernas devem ter, sendo sempre mais pensadas como empresas e como tais precisando satisfazer os índices de produtividade e os pressupostos requeridos pelas multinacionais para ser consideradas possíveis sedes das filiais das próprias empresas e de consequência dos próprios investimentos. A cidade entesa como uma empresa deve, portanto ser governada para quem entende de negócios, assim serão empresários chamados a dirigi-la, ou seja o sector privado. *“Desse modo, ao longo dos anos 1990 iniciou-se um embate opondo as duas grandes utopias urbanas contemporâneas: a cidade democrática, conduzida pelos cidadãos, versus a cidade empresa, a cidade mercadoria, a cidade negócio, dirigida pelos empresários”*⁴⁶.

Voltando a análise do desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro pensando neste caminho podemos ver como a atual gestão da Prefeitura se encaixa perfeitamente dentro do modelo da utopia tecnocrática, utopia típica da época da ditadura militar. A gestão do atual prefeito parece uma mistura entre um modelo higienista e um modelo extremista tecnocrático à beira da ditadura. Um clássico exemplo deste tipo de gestão pode ser dado através das ações chamadas de “Choque de Ordem”, intervenções extremamente autoritárias e de claro fundamento militar. Da mesma forma pode ser lida a importância das políticas públicas que vê na atuação da polícia o elemento

46 Carlos Vainer, *Utopias urbanas e o desafio democrático*

central (pode se pensar nas UPPs orgulho da atuação da Secretaria de Segurança).

Perfeitamente em linha com a visão da cidade como mercadoria a venda dentro de um mercado concorrencial e gerenciada como uma empresa objeto de investimentos financeiros encontramos a segunda fase do Projeto Porto Maravilha que se caracteriza principalmente para ser fruto de um financiamento consorciado aonde a falta de recursos da Prefeitura para dar conta do intero montante dos gastos das obras é satisfeito através de uma participação (venda) do (ao) setor privado do capital.

Da mesma forma a cidade empresa não tem cidadãos que participam das decisões “*uma empresa não é lugar de democracia. Possui um comando claro: o detentor do capital. Seus trabalhadores não são contratados para discutir ou opinar sobre o que deve fazer uma empresa. São contratados para realizar aquilo que os detentores da empresa decidem*”⁴⁷ a cidade do Rio, na atual gestão do Prefeito, encontra de forma geral um forte déficit de participação cidadã na própria gestão e no específico do caso do porto expressa um desinteresse em incluir os moradores nas decisões que atingem a área aonde eles moram assim como um total desrespeito do dever de predispor formas de fácil acesso e de simples compreensão das informações sobre as obras.

Sempre pensando a realidade do Rio de Janeiro é interessante ver como a aceitação de condições de subordinação das cidades ao capital internacional tem como pressuposto que a cidade seja unificada rumo um objetivo comum (o desenvolvimento) e frente a uma crise comum (a violência). “*Em todas as cidades o projeto de transformação urbana é a somatória de três fatores: a) a sensação de crise aguda pela conscientização da globalização da economia; b) a negociação entre os atores urbanos, públicos e privados, e a geração de liderança local (política e cívica); c) a vontade conjunta e o consenso público para que a cidade dê um salto adiante, tanto do ponto de vista físico como econômico, social e cultural*”⁴⁸. Neste sentido é evidente a vontade influenciadora por parte dos mesmos poderes publicos da criar uma imagem generalizada de crise e de instabilidade da cidade, se pense nas representações da violência na cidade, que realmente representa um serio problema social mas que de repente foi ainda mais enfatizadas pela empreensa e pelos orgaões publicos. Uma vez que o poder publico consegue criar este sentimento de união dos cidadãos no nome da

47 Carlos Vainer, *Utopias urbanas e o desafio democrático*

48 Carlos Vainer, *Pátria, empresa e mercadoria*

“salvação urbana” será possível impor qualquer vontade que satisfaça mais que os interesses de todos os cidadãos os interesses de uma parte apenas da sociedade, representação do poder, que olha com grande bramosia ao desenvolvimento econômico através dos investimentos financeiros, sejam estrangeiros que internos.

Cria-se desta forma aquele que chamamos de patriotismo de cidade, que teve a sua maior expressão nas manifestações de joia da maioria dos cariocas de qualquer classe social em receber a notícia que Rio tinha sido escolhida como sede das Olimpíadas de 2016, e que acaba fantasiando aos olhos dos pobres os efeitos nefastos que virão dentro deste entusiasmo e justificando aos olhos da classe média qualquer tipo de intervenção por parte do poder público, até intervenções que remendam a infelizes épocas passadas e que reportam a atualidade discursos que foram superados com o fim da ditadura militar, um exemplo são os discursos sobre as remoções das favelas (e das moradias irregulares) na cidade do Rio de Janeiro que escondem um claro marco classista.

Para concluir, no caso do Rio tornam-se extremamente evidentes os efeitos da globalização dentro da construção de um mercado mundial que tem como referência um espaço mundial. Rio desde sempre é a cidade tropical que preenche um certo imaginário coletivo aos níveis internacionais⁴⁹ e o poder público está sabendo explorar muito bem esta característica. O mercado mundial é movido e move alguns outros mercados: das empresas multinacionais e corporações, do mercado imobiliário, do mercado de consumo, de turismo, da moda. É clara a intenção e a vontade de tornar o Rio de Janeiro uma cidade que se desenvolve com o objetivo claro de ser competitiva para a ampliação destes tipos de mercados. O ponto por todas as razões que foram colocadas neste texto representa o fulcro do interesse para a implementação das intervenções que podem permitir ao poder público de tornar a cidade competitiva e apetível dentro dos parâmetros escolhidos por ela por parte de quem a governa. Cabe às organizações locais enfrentar este tipo de intervenção e cobrar porque seja respeitado o próprio direito de permanecer na própria área.

49 É curioso ver como o estereótipo das praias de Copacabana continua se alimentando ainda agora da imagem do bairro como era nos anos '60/'70. Estrangeiros ainda chegam ao Rio achando que irão encontrar aquela mesma paisagem a aquela mesma vida que na verdade estava mais caracterizado por uma determinada época, um determinado glamour que não existe mais. Seria como ir em Roma a procura da *dolce vita romana*!

Bibliografía

Nunes de Azevedo, André. *A Reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana*, Revista Rio de Janeiro n.10, maio – agosto 2003

De Beaurepaire Rohan, Henrique. *Relatorio apresentado a Il.ma Câmara Municipal do Rio de Janeiro (1843)*, Remodelação do Rio de Janeiro, Instituto Historico e Geografico Brasileiro, Departamento de Empresa Nacional 1968

Martins Rodrigues, Antonio Edmilson; Nunes de Azevedo, André. *Pereira Passos por ele mesmo*, Revista Rio de Janeiro n.10, maio – agosto 2003

Martins Rodrigues, Antonio Edmilson. *Em algum lugar do passado cultura e historia da cidade do Rio de Janeiro*, Anais do seminário, Rio de Janeiro Capital e Capitalidade organizado por André Nunes de Azevedo, Rio de Janeiro, Departamento Cultural NAPE/DEPEXT/SR-3/UERJ 2002

Verissimo, Francisco; Bittar, Willian. *A evolução urbanada cidade de São Sebastião, algumas considerações*, Museo Histórico nacional, volume 35, Ipham, Ministério da Cultura

Silva, Lucia. *A trajetória de Alfred Donat Agache no Brasil*, Mestre em planejamento urbano pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – IPPUR da Universidade Federal do Rio de Janeiro-UFRJ

da Silva Pereira, Margharet. *Pensando a metrópole moderna: os planos de Agache e Le Corbusier para o Rio de Janeiro*, Professora da Universidade Federal Fluminense-UFF

Ferreira, Alvaro. *O projeto de revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro: os atores sociais e a produção do espaço urbano*, Professor do Departamento de Geografia da Pontifícia Universidade Católica – PUC-Rio e da Universidade Estadual do Rio de Janeiro – UERJ

Sanchez, Fernanda. *A reinvenção das cidades na virada de século: agentes, estratégias e escalas de ação política*, Revista de Sociologia Política, Curitiba, n.16, junho 2001

de Carvalho Soares, Antonio Mateus. *O merchandising urbano: cidade -mercadoria, arte e indústria cultural*, I Seminário Arte e Cidade, Salvador, maio de 2006

Vainer, Carlos B. *Grandes Projetos Urbanos: o que se pode aprender com a experiência brasileira*, Professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro-UFRJ, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – IPPUR

Novais, Pedro; Leal de Oliveira, Fabricio; Bienenstein, Glauco; Sanchez, Fernanda, *Grandes Projetos Urbanos: Panorama da Experiência Brasileira*, XII Encontro da Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional , 2007, Belem, Pará, Brasil

Vainer, Carlos B. *Pátria, Empresa e Mercadoria*, Professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro-UFRJ, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – IPPUR

Vainer, Carlos B. *Utopias urbanas e o desafio democrático* , Professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro-UFRJ, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – IPPUR

Arantes, Otilia; Vainer, Carlos; Maricato, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000

Vainer, Carlos. *O conceito de “atingido” uma revisão do debate*, Franklin Daniel Rothman (org.) *Vidas Alagadas – Conflitos socio ambientais, licenciamento e barragens*, Ed. Viscosa, UFV 2008

de Vizia, Bruno. *Forum Urbano Mundial 2010: pensando o urbano a partir do Rio de Janeiro*, Revista Ipea Desafio do Desenvolvimento, Ipea n.59, 2010

Vasconez, Jaime. *O direito à cidade na América Latina*, Revista Ipea Desafio do Desenvolvimento, Ipea n.59, 2010

Gehl Sampath, Padmashree. *Cidades inclusivas: uma perspectiva asiática*, Revista Ipea Desafio do Desenvolvimento, Ipea n.59, 2010

Albrecht, David. *A inclusão dos conjuntos de habitação social na França: uma batalha perdida?*, Revista Ipea Desafio do Desenvolvimento, Ipea n.59, 2010

de Moraes Márcio e Euzébio, Gilson Luiz. *Eventos Internacionais: Compensa investir?* Revista Ipea Desafio do Desenvolvimento, Ipea n.56, 2009

carvalho Pedro Paulo, *Rio 2016, o plano de uma cidade*, Revista Ipea Desafio do Desenvolvimento, Ipea n.56, 2009

Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social – FNHIS, Ministério das Cidades, Secretaria Nacional de Habitação